Nr 11 (32)

Za Kierownicą

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI | Warszawa 15 — 30 czerwca 1950 | Cena 20 zł.

Kierowco! pamiętaj, że przekraczanie dozwolonej szybkości jest główną przyczyną KATASTROFY

Wzmożemy dyscyplinę użytkowania i obsługi technicznej samochodów na obozie letnim

Z każdym dniem pobytu na obozie letnim wzbogacają się nasze wiadomości o pracy służby samochodowej w warunkach bojowych, wzrasta umiejętność prowadzenia samochodu w terenie, chronienia go i obsługiwanie w warunkach polowych.

Wraz z intensywnym szkoleniem bojowym wzmaga się równocześnie nasilenie eksploatacji taboru samochodowego, rosną przebiegi i przedłużają się niejednokrotnie dzienne zajęcia.

W ten sposób warunki pracy żołnierzy służby samochodowej upodobniają się jeszcze bardziej do sytuacji istniejącej w okresie wojny, nacechowanej wzmożonym wykorzystaniem wszelkich środków przewozu i ciągu.

Oczekuje więc nas, kierowców, podwójny obowiązek. Z jednej strony musimy wysiłek nasz skoncentrować na szkoleniu i wzorowym wypełnianiu zadań ćwiczebnych, z drugiej zaś jeszcze bardziej wzmóc troskę o ciężko pracujący samochód, by zapewnić mu pełną sprawność techniczną, niezbędną do wykonania rozkazów dowództwa.

Środkiem do osiągnięcia stałej gotowości bojowej samochodu i równocześnie ochronienia go przed ujemnymi skutkami wytężonej pracy w trudnych warunkach terenowych jest jeszcze silniejsze wzmożenie dyscypliny użytkowania i obsługi technicznej.

Do walki tej, która będzie egzaminem naszego socjalistycznego stosunku do powierzonego naszemu wojsku przez naród sprzętu musi stanąć cały aktyw służby samochodowej.

Przykład w tej akcji tak jak i wielu poprzednich, którymi chlubi się nasza służba będą nieśli wzorowi kierowcy i mechanicy, członkowie PZPR i ZMP. Ich zadaniem jest przez pouczanie, agitację i osobisty wzór aktywizować pozostałych kierowców, nieść pomoc słabszym w codziennej obsłudze technicznej, dopomagać dowództwu w likwidowaniu w zarodku przekroczeń dyscypliny użytkowania.

Nasza walka o dyscyplinę użytkowania i obsługi technicznej to przemyślane, świadome odpowiedzialności za samochód i wyniki zadania ćwiczebnego wykonywanie przez kierowcę codziennych obowiązków.

Rozpoczynamy ją każdorazowo od starannego przygotowania samochodu do drogi, szczegółowego sprawdzania sprawności technicznej i formalności dokumentów. Nienaruszalną zasadą stać się musi, że za bramę parku polowego nie może wyjechać samochód niesprawny technicznie lub nie wyposażony we wszystkie wymagane dokumenty.

Musimy zwalczać wrogie naszej służbie postępowanie niektórych kierowców, którzy uważają, że wyjazd w rejonie obozu do sąsiedniej jednostki nie wymaga formalnego rozkazu wyjazdu, lub może być wykonany na niecałkowicie sprawnym samochodzie. Musimy piętnować obsługę punktu kontroli technicznej, która taki samochód wypuściła w drogę.

Dysponujemy, często jeszcze nie dotartymi, nowymi, wspaniałymi samochodami produkcji radzieckiej.

Naszym obowiązkiem jest szszególna dbałość o zachowanie norm ładowności. Musimy być obecni przy ładowaniu, bacznie czuwać by samochód nie został przeciążony, by ładunek był równomiernie rozłożony.

(dokończenie na str. 2)

350 tys. zł oszczędności



Przyjemnie jest sfotografować się koło własnoręcznie wykonanej rampy do mycia samochodów. Szer. Urgacz, Czuber i Dąbrowski dowiedli, że cechuje ich prawdziwa troska o stan techniczny samochodu i prawdziwie socjalistyczny stosunek do własności naszego Ludowego Wojska.

Wzorowi kierowcy i mechanicy naszej jednostki: szer. Urgacz, Czuber, Mielnicki, Mroczyński, Kohot, kpr. Maciejewski zakasali sami rękawy i w przeciągu tygodnia stanęły dwie nowiuteńkie rampy do mycia i smarowania samochodów.

Wynikiem ich pracy było ułatwienie pracy pozostałym kierowcom i podniesienie stanu obsługi technicznej na wyższy poziom. Zaoszczędzone 350.000 zł. które kosztowałoby wykonanie nowych ramp będziemy mogli zużytkować na jeszcze lepsze wyposażenie naszej stacji w inne niezbędne urządzenia, których sami nie możemy wykonać.

St. strz. Walaszek

Sposób na słońce



Dobrze wiemy jak bardzo męczą kierowcę silne promienie słońca w upalne dni lata. Rozgrzana kabina i ciepło bijące od silnika sprawiają, iż kierowca, pomimo przewiewu, prowadzi ciężarówkę przeważnie zroszony potem. W dodatku oślepia go silny blask słońca załamując się na rysach przedniej szyby, który dosłownie kłuje w oczy. Nie wszyscy posiadamy okulary przeciwsłoneczne. Należało więc znaleźć jakieś inne wyjście.

Zastanowił się nad tym kpr. J. Nader i znalazł właściwe rozwiązanie. Swym usprawnieniem dopomógł nie tylko kolegom prowadzącym samochody, ale wszystkim siedzącym obok kierowcy.

— Należy — mówi kpr. Nader przedstawicielowi naszego pisma — „pomalować szyby w kabinie na zielono. Zrobiłem wiele prób i wreszcie znalazłem właściwe rozwiązanie".

Udajemy się więc wspólnie do samochodu kpr. Nader.

— Wziąłem — mówi nasz „wynalazca" — małą buteleczkę zielonego atramentu, zawartość rozcieńczyłem w ½ litra denaturatu. Następnie czyste szyby od strony wewnętrznej przetarłem bardzo lekko szmatką zamaczaną w białku. Po zaschnięciu pociągnąłem szyby zielonym płynem, który równomiernie pokrywał szkło. Rezultak jak widzicie doskonały.

Jazda w kabinie wozu kpr. Nader nie nuży zupełnie. W razie potrzeby można zmyć dokładnie szyby szczotką zwilżoną w benzynie. Już wielu innych kolegów-kierowców wzięło przykład z kpr. Nader i bardzo sobie chwalą ten pomysłowy „sposób na słońce".

Wojskowi będą startować

Już w czasie I Zimowego Raidu Tatrzańskiego zapoznaliśmy się dobrze z czołowymi motocyklistami naszej służby. Zdobyli oni wówczas najlepsze miejsca zarówno indywidualnie jak i zespołowo. Dalszy udział motocyklistów wojska w tegorocznych imprezach raidowych, a zwłaszcza w raidach patrolowych został zapowiedziany przez Szefa Departamentu Służby Samochodowej.

Start żołnierzy W.P. w ogólnokrajowych imprezach jest bowiem korzystny nie tylko z uwagi na dobrą propagandę naszej służby wśród sportowców cywilnych i społeczeństwa ale przede wszystkim dla osiągnięcia nowych doświadczeń i podniesienia poziomu techniczno-sportowego. Do udziału w imprezach winni być dopuszczeni przodujący kierowcy, a uzyskanym doświadczeniem będą się oni dzielić ze wszystkimi żołnierzami po powrocie do swej jednostki.

Sprzęt przeznaczony do raidu musi całkowicie odpowiadać jego ciężkim warunkom. Nie pomogą tu troskliwe przygotowania o ile motocykl będzie miał na liczniku wiele tysięcy kilometrów. Pamiętajmy o doskonałych maszynach raidowych, jakimi dysponuje znaczna większość cywilnych zawodników.



Zespół motocyklistów Oficerskiej Szkoły Samochodowej w składzie (od lewej): kpr. T. Niewiadomski, kpt. T. Pagórski i kpr. R. Frąckowiak zapytują — kiedy zostanie przekazana im zdobyta przez nich I Nagroda w Zimowym Raidzie Tatrzańskim, ufundowana jakoby przez CRZZ

Kierowcy stutysięcznicy dla uczczenia 5-ej rocznicy powstania KBW

Sierż. Tadeusz Adamczyk, kierowca jednej z jednostek KBW, syn górnika emigranta, zobowiązał się przejechać na swym samochodzie „Chevrolet" 100 tys. km. bez naprawy głównej.

— „Wzywam wszystkich kolegów kierowców — pisze sierż. Adamczyk — do współzawodnictwa o jak najlepszą eksploatację powierzonych wozów".

Jesteśmy pewni, że na apel pierwszego kierowcy — stutysięcznika w KBW stanie wielu wzorowych przodowników służby samochodowej.

Za Kierownicą z Polski i Świata

POLSKA

Coraz więcej samochodów ciężarowych produkcji bratniej Republiki Czechosłowackiej pojawia się na naszych drogach. Są to wielkie 7½ tonowe samochody Skoda typ 706 z silnikiem Diesla oraz 3 tonowe Praga — RND również z silnikiem Diesla. Stają się one obok samochodów radzieckich i polskich „Starów" głównym trzonem naszego transportu.

ZWIĄZEK RĄDZIECKI

Podziw i uznanie dla przodującej produkcji motoryzacyjnej wzbudziły modele radzieckich samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów, trolejbusów, ciągników i motocykli wystawione w roku bieżącym na Targach w Lipsku, Poznaniu i Pradze.

Społeczeństwa Polski, Czechosłowacji i Niemieckiej Republiki Demokratycznej miały możność zapoznać się bezpośrednio z bogatym asortymentem typów i marek największych w świecie radzieckich fabryk samochodowych i traktorowych.

Szczególne zainteresowanie wzbudziły samochody osobowe ZIS-110 (zwłaszcza sportowy model tego wozu), ostatnio wyprodukowane samochody ZIM, autobusy ZIS-155 i trollejbusy na 65 osób

NIEMIECKA REPUBLIKA DEMOKRATYCZNA

Popularny samochód osobowy DKW F9 wystawiony na Targach Lipskich zyskał uznanie najlepszych konstruktorów swym ekonomicznym 3-cylindrowym, dwusuwowym silnikiem i prostotą wykonania. N.R.D. rozpoczęła seryjną produkcję tego samochodu.

BUŁGARIA

Zakłady Mechaniczno-Precyzyjne „Mepro" w Sofii przystąpiły do wyrobu łożysk kulkowych. Rozpoczęcie tego nowego działu produkcji wpłynie korzystnie na rozwój bułgarskiego przemysłu ciężkiego, a zwłaszcza przemysłu motoryzacyjnego

O czym kierowca powinien pamiętać przy przewożeniu amunicji

Do jednych z najtrudniejszych przewozów samochodowych, wymagających od kierowcy wojskowego dużych umiejętności, należytego uświadomienia politycznego, obowiązkowości i sumienności, należą przewozy amunicji, materiałów wybuchowych i środków zapalających.

Kierowca samochodowy winien dokładnie znać swoje obowiązki, podczas przewozu amunicji i dokładnie je wypełniać, gdyż od sumiennego ich wykonania, zależy sprawne przeprowadzenie przewozu amunicji, której dostarczenie na czas do oddziałów walczących wpływa decydująco na przebieg walki.

Po otrzymaniu zadania „przygotować samochód do przewozu amunicji" poza normalnymi pracami przewidzianymi w przeglądzie samochodu przed wyjazdem kierowca winien wykonać:

— Sprawdzić umocowanie skrzyni ładunkowej, jej stan (czy nie ma dziur) oraz zamknięcia.

— Sprawdzić czy wewnątrz skrzyni nie ma śladów kwasów, oliwy, smarów, produktów naftowych, wapna, węgla itp. (najlepiej jest skrzynię dokładnie wymyć).

— Usunąć ze skrzyni wszelkie narzędzia, części i naczynia (skrzynia musi być próżna).

— Jeżeli kierowca posiada bańkę, w której przewozi zapasową benzynę winien ją zdać do magazynu. Samochód winien być zatankowany tylko jedną jednostką napełnienia m. p. s. (pełen zbiornik). Jeżeli ilość benzyny mieszcząca się w zbiorniku nie wystarcza na zamierzoną podróż, dodatkowa ilość m. p. s. musi być przewożona osobnym samochodem.

— Pobrać z magazynu jednostki gaśnicę, o ile samochód nie ma przydzielonej jej na stałe.

— Sprawdzić ewentualnie pobrać z magazynu sprzęt saperski (szczególnie w zimie).

— Sprawdzić dodatkowo i wyregulować sprzęgło i hamulce tak, ażeby samochód łagodnie ruszał i hamował.

Po wykonaniu niniejszego, kierowca winien zameldować dowódcy drużyny, o przygotowaniu samochodu do przewozu amunicji.

Dowódca drużyny sprawdza samochód, odbiera od kierowcy przybory do palenia tytoniu oraz inne przedmioty, mogące spowodować pożar lub wybuch.

W czasie załadowania, wyładowania oraz w czasie przewozu nie wolno kierowcy palić tytoniu oraz posługiwać się nie osłoniętym światłem lub ogniem.

Podczas ładowania kierowca winien zwracać uwagę na następujące rzeczy:

— Skrzynie z pociskami artyleryjskimi i moździerzy winny być układane osią podłużną w poprzek samochodu.

— Skrzynie winny być układane przykrywkami do góry, ściśle jedna obok drugiej w ten sposób, aby były zabezpieczone od wszelkiego tarcia, podrzucania, uderzenia, przewracania i spadania podczas przewozów.

— Skrzynie należy dodatkowo zabezpieczyć od przetaczania drewnianymi podkładkami.

— Ładunek nie może wystawać ponad wysokość ścian skrzyni ładunkowej.

— W wypadku kiedy skrzynie nie wypełniają całej podłogi samochodu, pozostające wolne przestrzenie należy w czasie ładowania wypełnić materiałem ścisłym (drzewo itp.)

Podczas jazdy kierowca winien zachować jak najdalej idącą ostrożność, a przede wszystkim tak prowadzić samochód, ażeby możliwie unikać wszelkich wstrząsów.

Szybkość marszu nie może być większa niż 40 km/godz. na szosach publicznych i 25 km/godz. w miastach i w zależności od złej drogi, widzialności (nocą) i innych warunków, które utrudniają prowadzenie pojazdu, winna być zmniejszona. Podczas jazdy kierowca winien starannie omijać wszelkie większe nierówności, gdyż większy wstrząs może spowodować wybuch.

Na samochodzie może znajdować się tylko konwojent, innych osób przewozić nie wolno.

Podczas zatrzymywania się na nocleg, lub uzupełnienia m. p. s. odległość między samochodami winna wynosić conajmniej 100 m.

kpt. Fopp

Wzmożemy dyscyplinę

(dokończenie ze str. 1)

Dyscyplina eksploatacji w marszu to staranne wykonywanie przeglądu w drodze. Wykorzystywanie czasu rozładowania na sprawdzenie stanu samochodu i usunięcie ewentualnych niedomagań. To walka z chligaństwem drogowym, nieposzanowaniem przepisów ruchu, nadmierną szybkością wzmagającą zużycie samochodu, zużywającą nadmiernie ogumienie i materiały pędne oraz powodującą wypadki nadzwyczajne.

Walczą o dyscyplinę użytkowania winien każdy z nas racjonalizować swą pracę, przyzyniać się do jeszcze większego wzmożenia wykorzystania samochodu przy równoczesnym zmniejszeniu jego przebiegu.

Wydajmy więc walkę pustym przebiegom, niedoładowaniu, przedłużaniu postoju przy za- i wyładowaniu.

Ustawiajmy nasze samochody w sposób najbardziej dogodny, pamiętajmy o przygotowaniu środków pomocniczych jak pomosty, drągi, wózki, rampy itp.

Nasza troska o samochód to jednak nie tylko umiejętne prowadzenie i codzienny przegląd przed wyjazdem i po powrocie do parku. Musimy czuwać nad zachowaniem terminów przeglądów okresowych, brać w nich aktywny udział, skracając czas przestoju i zdobywając nowe umiejętności techniczne.

Wypowiedzmy bezwzględną walkę „bumelantom" uważającym, że przegląd to tylko sprawa mechanika i stacji obsługi, szkodnikom zrywającym terminarz prac obsługowych i plan pracy jednostki naprawczej.

Uświadamiając się wzajemnie, dopomagając słabszym w pracy i nauce, zwalczając bezwzględnie i piętnując niedbały stosunek do majątku wojskowego, nieposzanowanie przepisów użytkowania i obsługi technicznej, podniesiemy na jeszcze wyższy poziom dyscyplinę eksploatacji samochodu; tym samym zaś i siłę bojową naszego wojska,

NOWA TECHNIKA

WĘGIERSKA REPUBLIKA LUDOWA

Dzięki objęciu władzy przez klasę robotniczą coraz intensywniej rozwija się na Węgrzech przemysł motoryzacyjny. W kraju niegdyś zacofanym pod względem przemysłowym produkuje się dziś tysiące doskonałych pojazdów mechanicznych już nie tylko na własny użytek ale nawet na eksport do innych krajów.

Szczególnie korzystnie rozwija się produkcja państwowych zakładów „Magyar Waggon es Gepgyar". Do najważniejszych pojazdów wyrabianych w tych zakładach należą samochody ciężarowe i autobusy. Są to wozy Mavag i Raba, których jest kilka typów. Opisujemy dwa z nich:

MAVAG TB-5 samochód ciężarowy 5 ton. 6-cylindrowy silnik OHV syst. Diesel posiada moc 105 KM. Zaopatrzony jest w prądnicę (syst. Bosch), rozrusznik i akumulator, olejowy i powietrzny filtr. Skrzynka przekładniowa stanowi jeden blok z silnikiem i posiada 4 biegi do przodu i 1 wsteczny. Napęd na tylne koła przenosi wał przegubowy. Hamulce pneumatyczne, zasilane z dwucylindrowej sprężarki powietrznej, działają na 4 koła. Hamulec ręczny działa mechanicznie na wał przegubowy. Rozmiary skrzyni nadwozia: 500 × 240 × 50 cm. Koła tylne podwójne (bliźniaki). Kabina kierowcy umieszczona jest nad silnikiem, a dwa siedzenia mogą w potrzebie służyć jako łóżka.

AUTOBUS RABA SPECIAL posiada benzynowy 4-cylindrowy silnik o mocy 65 KM, instalację elektryczną syst. Bosch, 5 biegów do przodu i 1 wsteczny, nożny hamulec syst. Ate-Lockheal i mechaniczny ręczny hamulec. 27 miejsc siedzących i 10 stojących. Po obu stronach wozu szerokie drzwi. Wewnętrzne ściany i sufit nadwozia są wykończone blachą aluminiową i efektownym lakierowanym fornierem bukowym. Bardzo wygodne fotele są pokryte skórą. Na dachu autobusu znajduje się specjalne miejsce na bagaże stale przykryte plandeką. Wewnątrz wozu znajdują się poza tym półki na bagaż ręczny. W zimie autobus jest ogrzewany ciepłym powietrzem. Wiele części metalowych jest chromowanych, co nadaje całości przyjemny wygląd. Szybkość podróżna autobusu dochodzi do 70 km/godz.

(Strz.)

Uszkodzenie i naprawa resorów

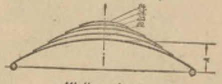
Okres obozów letnich w eksploatacji sprzętu zmotoryzowanego oznacza częste jazdy z najrozmaitszych warunkach terenowych i szosowych. Zużycie podwozia, a w szczególności elementów zawieszenia, występować więc będzie w daleko większym stopniu niż w eksploatacji miejskiej.

Rozpatrzmy przeto przyczyny powstawania uszkodzeń resorów i metody ich naprawiania.

Pęknięcie piór resorowych zdarzające się dość często, spowodowane jest najczęściej zbyt szybką jazdą po złych nawierzchniach, (przejeżdżanie rowków poprzecznych, torów kolejowych itd.) przeładowaniem wozu, nierównomiernym rozłożeniem materiału w skrzyni, zbyt ostrym hamowaniem, niedziałającymi amortyzatorami i wreszcie niedbałą konserwacją resorów. Fakt pęknięcia jednego lub więcej piór resorowych, poznajemy po następujących objawach: wóz „wisi" na jedną stronę, oś dobija do ramy, koło dociera do wnętrza błotnika przy zakręcie, wóz „pływa" po jezdni.

Naprawa pękniętego pióra lub piór ogranicza się do wybudowania resoru, rozebrania i dorobienia nowych części składowych, wraz z ewentualnym młotkowaniem pozostałych piór. Sam przebieg młotkowania wymaga odpowiedniej wprawy i przestrzegania pewnych zasad. Resor rozmontowany stawiamy, tak jak to przedstawia rysunek, na płycie i mierzymy odległości pomiędzy piórami. Jeżeli między pierwszym piórem nośnym a drugim mamy np. 30 mm, to do trzeciego powinno być około 28, a między trzecim a czwartym tylko 26 itd. Sprawdzamy to dlatego, że stosunek tych odległości winien być zachowany po młotkowaniu resora, a więc po powiększeniu odległości od płyty kontrolnej do pióra nośnego. Młotkowanie winno odbywać się przy temperaturze piór około 40 do 60° C, umożliwiającej trzymanie pióra gołą ręką. Sama czynność młotkowania polegająca na uderzaniu od wewnętrznej strony w przesuwane po wklęsłej podkładce pióro, powinna być przeprowadzana tak dokładnie, by pióro położone bokiem na płycie kontrolnej tworzyło z nią w każdym miejscu kąt 90°.

Jeżeli wymieniamy całe pióro nośne, musimy pamiętać, że sworzeń resorowy nie może być ani wbijany w tulejkę oczka resoru ani nie może być tak spasowany by dał się tylko obracać kluczem lub żabką. Właśnie jedną z przyczyn pękania oczek resorowych jest albo za ciasno spasowany sworzeń i niesmarowany, albo luźno obsadzony i stukający wewnątrz tulei. Przy zakładaniu sworzni trzeba pasowanie doprowadzić do takiego punktu, by sworzeń w tulejce dał się lekko obrócić palcami. Nakrętkę dokręcać po założeniu wieszaków, aż do oporu a następnie zluźniać od 1/6 do 1/3 obrotu i zabezpieczać zawleczką.



Młotkowanie resoru

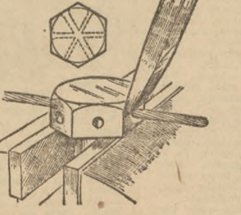
Ogólną wskazówką jest używanie resorów o równej wadze, równej sprężystości i wytrzymałości piór. Niejednakowe zwiększanie mocy resorów prowadzi do pękania piór wskutek powstawania nierównomiernego rozkładu sił obciążających.

A. Żymirski



Kierowca RACJONALIZATOR

Częste kłopoty z linkami bowdenowskiemi przy motocyklach i mechanicznych hamulcach samochodowych, zra-



żają słabszych wyszkoleniem warsztatowym kierowców do tego stopnia, że nawet widząc, iż linka już powinna być zmieniona, boją się „zacząć" z nowym bowdenem „bo to tyle kłopotu".

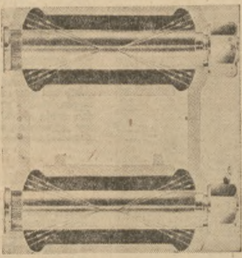
Uczciwie zaś biorąc, kłopotu to specjalnie przy tym nie ma, tylko trzeba umiejętnie zabrać się do rzeczy. Linka pleciona ze stalowych drutów, przed przecięciem, powinna być w żądanym miejscu pobielona i lekko obłana cyną, wtedy dopiero albo ostrym przecinakiem na imadle lub kowadle, albo dobrymi szczypcami do cięcia, należy śmiało i mocno przecinać. Ponieważ i wtedy linka może ulec niewielkiemu rozpleceniu drutów, trzeba sobie wykonać według rysunku prosty przyrząd pomocniczy z dużej śruby. Przewiercodziej używanym średnicom linek. Korzystając z takiego prostego przyrządziku, również po oblutowaniu linki, możemy być całkiem pewni, że przecięcie nie rozplecie jej drutów.
ne kanały powinny odpowiadać najbardziej używanym średnicom linek. Korzystając z takiego prostego przyrzą-

dziku, również po oblutowaniu linki, możemy być całkiem pewni, że przecięcie nie rozplecie jej drutów.

kpr. Banaś

Nasz konkurs

Znowu pokazujemy Wam coś, co znajduje się w samochodach różnych marek i typów, osobowych i ciężarowych. Mają to również i przyczepki samochodowe.



Wiele nowoczesnych samochodów, szczególnie osobowych już tego nie posiada, gdyż zastąpiono to innymi rozwiązaniami.

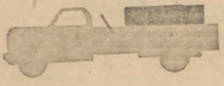
Pomyśl trochę, widać przecież dokładnie jakieś dwa sworznie, tulejki i zaznaczone strzałkami naprężenia sił. No, nie wiesz?

W takim razie szukaj rozwiązania na stronie „3

WŁASCIWE ŁADOWANIE SAMOCHODOW CIĘZAROWYCH

Nie tylko normy eksploatacyjne lub współczynniki wykorzystania samochodu ciężarowego stwarzają pewne zasady łado wania materiałów. Wytrzymałość danego samochodu na obciążenie jest ustalona ra chunkowo i doświadczalnie przez fabrykę i w żadnym wypadku nie może być zmie niona, przynajmniej w kierunku powiększenia nośności. Przeciwnie zmniejszenie nośności samochodu ciężarowego zdarza się często i spowodowane jest najczęściej złym stanem ogumienia, nieodpowiednimi rozmiarami opon, złym stanem resorów, łożysk osi tylnej, nadwozia lub wreszcie małym ciężarem właściwym przewożonego towaru.

Kierowca jako odpowiedzialny za stan powierzonego mu wozu o wielomilionowej nieraz wartości, jest tym, który powinien być bezwzględnie obecny przy załadowywaniu. On właśnie ma zażądać takiego lub innego ułożenia towarów. Na szczęście coraz rzadziej zdarzają się inte-



Oto właściwie rozmieszczony ładunek.

resujące widoki na drogach, gdzie załadowany Zis lub GAZ, nie dotyka prawie przednimi kołami ziemi, bo cały materiał był ułożony tak jak „leciał" z magazynu — najlżejsze najpierw, a najcięższe na koniec. Kierowca był nieobecny przy załadowaniu, a później nie mógł sam paru ton przekładać. W rezultacie jechał źle załadowanym wozem, a resory tylko trzeszczały złowrogo, jarzma mocujące skrzynię w przedniej części rozciągały się do granic wytrzymałości, a podłużnice ramy gięły się poza ostatnim punktem podparcia ku dołowi.

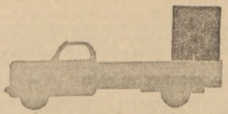


Umieszczenie wielkiego ciężaru na samym przodzie skrzyni ładunkowej, wywiera szkodliwy nacisk na podłużnice ramy.

Obowiązkiem więc kierowcy jest pilnować, aby załadowanie odbywało się w taki sposób, aby rozkład sił był możliwie



Ułożenie po jednej stronie wozu większego ciężaru niż na drugiej, niszczy nie tylko resory, ale i ich zawieszenie, ogumienie i ramę. Ciężar ułożony symetrycznie nie powoduje tych rezultatów.



Ciężar umieszczony na końcu skrzyni pogarsza kierowanie samochodem i nadwyręża jarzma trzymające skrzyni i ramę.

równy na całej powierzchni ładunkowej. Najcięższe skrzynie czy materiały winny być umieszczane na samym dnie skrzyni, lżejsze coraz wyżej. Jeżeli materiał mały objętościowo o dużym jednak ciężarze właściwym, mamy umieścić na samochodzie to musimy baczyć pilnie, aby obciążenie wozu wypadało na obu bokach w równej wielkości i aby nie istniało niszczące „wiszenie" skrzyni na jednej stronie.

Pamiętać należy, że materiały lekkie, przekraczające nieraz pojemność ładun-



Najcięższe ładunki winny znaleźć się na dole, lżejsze na górze.

kową trzeba układać systematycznie i planowo w sposób taki aby wykorzystać ładowność w górę do wysokości całkowitej od ziemi nie większej jednak niż 4 metry.

Załączone rysunki dają wyraźne wskazówki właściwego ładowania samochodów.

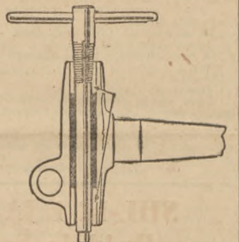
R.

To takie proste

Częste remonty mechanizmów kierowniczych pojazdów mechanicznych stwarzają przed jednostkami naprawczymi możliwości ułatwienia i przyspieszenia naprawy. Wyciskanie zużytych tulejek ze zwrotnic lub osi przedniej, stanowi właśnie ten punkt, w którym drobne ułatwienie pracy może przynieść znaczne wyniki. Do danego typu wozu dorabiamy, trzpień stalowy zakończony jak gdyby gwintownikiem i pokrętką. Stożkową część gwintowaną wkręcamy w tulejkę tak daleko jak tylko to będzie możliwe i z drugiej strony wybijamy młotkiem lub wyciskamy pod prasą.

Przyrządnik taki stosować można z powodzeniem i do tulejek wieszaków resorowych i samych resorów.

G. B.



ENCYKLOPEDIA KIEROWCY

Akumulator. Źródłem prądu stałego niskiego napięcia jest w samochodzie akumulator, zwany również baterią. Akumulator ma skrzynkową obudowę wykonaną z ebonitu lub szkła.

Wewnątrz znajdują się poszczególne ogniwa, składające się z płyt ołowianych plusowych i minusowych ułożonych naprzemian i oddzielonych separatkami. Płyty dodatnie połączone są oddzielnym mostkiem ołowianym, jak również podobny mostek łączy płyty ujemne. Mostki te posiadają po jednym czopie wyprowadzonym przed okumulator, gdzie zależnie od ilości cel łączone są znów nadlewami ołowiu. Jeden czop plusowy i jeden minusowy pozostają wolne jako zaciski do odprowadzenia i doprowadzenia prądu. Działanie akumulatora opiera się na procesie chemicznym zachodzącym pomiędzy materiałem płyt a elektrolitem, składającym się z wody destylowanej i czystego kwasu siarkowego.

Aderyzowanie. Aderyzowaniem opon nazywamy drobne nacięcia poprzeczne na bieżniku. Opony takie (np. Michelin na autobusach Chausson lub osobówkach Citroen) zwane również przeciwślizgowymi, odznaczają się doskonałą przyczepnością do mokrej jezdni. Woda zostaje bowiem wciśnięta w nacięcia poprzeczne a opona przylega już do osuszonej nawierzchni bez odgraniczenia od niej wodą. Aderyzowanie „sposobem gospodarczym" można wykonać nacinając oponę piłką do metalu nie głębiej niż 4 — 6 milimetrów.

Adhezja. Przyczepność kół samochodu czy motocykla do nawierzchni podczas toczenia, przyspieszania lub hamowania nazywamy adhezją. Celem poprawienia adhezji koła stosuje się resorowanie z tłumieniem drgań, eliminujące do pewnego stopnia odrywanie się koła od jezdni wskutek nierówności.

Benzol. Benzol jest paliwem otrzymywanym podczas koksowania węgla kamiennego. Ciężar właściwy benzolu wynosi 0.86 — 0.88, wartość opałowa 10000 kalorii wielkich.

Benzol techniczny, będący produktem węgla kamiennego jest mieszanina składająca się z czystego benzolu, tolnolu i ksylolu zmieszanych w odpowiednim stosunku. Używany jest jako składnik mieszanek benzylowo - benzolowych zezwalających na wyższe sprężanie i zmniejszenie zużycia paliwa.

Przekrój wieszaka resorowego samochodu osobowego. Górny sworzeń przechodzi w silentbloku w metalowej tulei; przyspawanej do ramy, dolny natomiast, przez ucho resorowe. Dwie tłoczone części łączące z prawej i lewej strony to właśnie wieszaki resoru.

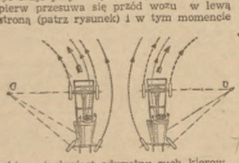
Umocowanie takie nie wymaga smarowania i zapewnia zupełną cichość pracy (metal w gumie).



Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

Wielu młodych kierowców nie potrafi prowadzić samochodu do tyłu po idealnie prostej linii, pomimo, że egzamin do prawa jazdy wykonali jak najlepiej. Nie należy się tym zbytnio przejmować, gdyż właśnie umiejętność jazdy tyłem przychodzi z latami praktyki samochodowej. Nie wystarcza tu teoria, musi się do tego dołożyć dużo wprawy nabytej na tym samym pojeździe. Zasadnicze trudności jazdy na tylnym biegu, to zła widoczność, złe wyczucie szerokości wozu przy pół obróconym korpusie oraz często przeciwne reagowanie kierownicą.

Jasne jest, że jadąc w tył, tak samo jak i do przodu, skręcimy samochodem w prawo gdy kierownicą zrobimy zwrot w prawo. Błędne reagowanie u początkujących kierowców wynika z tego, że patrząc w tył czuje przy skręcie w prawo, że najpierw przesuwa się przód wozu w lewą stroną (patrz rysunek) i w tym momencie



robią natychmiast odwrotny ruch kierownicą.

Ostrożność podczas jazdy na wstecznym biegu zmusza nas do trzymania w pogotowiu nogi na sprzęgle, aby mieć możność natychmiastowego zatrzymania. Specjalnie trudne manewrowanie samochodem pomiędzy innymi wozami (np. w garażu lub na parkingu) powinno odbywać się na półsprzęgle z niezapominaniem o tym, że błotniki przednie razem z przodem wozu zataczają zawsze większy łuk, co może spowodować zawadzenie nimi o sąsiedni pojazd lub inną przeszkodę.

Dlatego też, jadąc w tył zachowywać należy całkowity spokój, jechać z szybkością kroku (nikomu bowiem nie imponują ci którzy wjeżdżają do garażu tyłem z szybkością 35 — 40 km/ godz. chyba że jeżdżą już kilkadziesiąt lat) samemu baczyć na tył i boki wozu, nie korzystać z przypadkowych pomocy w pokazywaniu kierunku, chyba, że przez fachowców samochodziarzy.

Warto tu dodać, że właśnie pokazywanie kierunku np, cofającemu samochodowi ciężarowemu, powinno się odbywać przez dawanie wyraźnego znaku przez wyciągnięcie ręki albo w prawo albo w lewo, a nie przez tajemnicze kabalistyczne kręcenie ręką w powietrzu, co na niby imitować obracanie kierownicy (tylko nie wiadomo w którą stronę).

plut. Sowiński

SPOTKALI SIĘ NA SKRZYŻOWANIU

Lekceważenie przepisów drogowych, ich błędna interpretacja lub wreszcie niczem nieuzasadnione wmawianie w siebie że inny musi zahamować, bo chyba ma dobre hamulce, kończą się zawsze tak jak przedstawie załączone zdjęcie. Tym razem jest to ofiara najechania przez ciężarowy wóz GMC.

Sytuacja wyglądała następująco: na skrzyżowanie równorzędnych dwóch ulic wjeżdżał samochód osobowy Opel-Super z zamiarem skręcenia w lewą ulicę. Nie-stety szybkość, z którą kierowca Opla zbliżał się do skrzyżowania była tak duża, że przy dość przeraźliwym pisku gum, Opel nie zarzucił na suchym asfalcie, ale przewrócił się na bok. Gdzie mu się tak nadmiernie śpieszyło nie dowiedzieliśmy się. Jednak nie na tym/koniec wypadku.

Z przeciwnej strony nadjeżdżał samochód GMC naładowany żwirem. Kierowca wjeżdżał na skrzyżowanie również za szybko i widząc już z daleka zbliżającego się Opla z wystawioną strzałką lewą, nie zwalniał obliczając ryzykownie, że Opel zdąży skręcić przed nim i droga będzie wolna. Przeliczył się jednak. Szybkość Opla nadjeżdżającego z przeciwka nie wydała się kierowcy GMC tak duża jak była w rzeczywistości. W rezultacie w momencie, gdy Opel przewrócił się na bok, samochód ciężarowy GMC nie zdążył zahamować i uderzył go w dach, zabijając pasażera siedzącego na tylnym siedzeniu. Obydwa wozy w momencie uderzenia przesunęły się od miejsca w którym przewrócił się samochód osobowy o kilka metrów i zatrzymały się wreszcie na nadjeżdżającym autobusie.

Rozważmy teraz dokładnie kto i w czym tutaj zawinił.

Po pierwsze kierowca Opla dojeżdżając do skrzyżowania winien był zachować specjalną ostrożność, a widząc, że z tą szybkością nie skręci w lewo, zrezygnować z zakrętu.

Kierowca samochodu GMC dojeżdżając do skrzyżowania również nie zachował odpowiedniej ostrożności, nie zwolnił i zaryzykował przejechanie tuż za rozpoczynającym skręt Oplem.

A więc obaj kierowcy zapomnieli o następujących przepisach:

1. Pierwszeństwo przejazdu (drogi) należy się pojazdom nadjeżdżającym z prawej strony. Zasada ta ma nie tylko zastosowanie na skrzyżowaniu, ale wszędzie tam, gdzie zachodzi fakt przecinania się kierunków jazdy.

Wyjątkiem są tu: samochód Prezydenta, karetki sanitarne, wozy straży ogniowej i MO zdążające do wypadków.

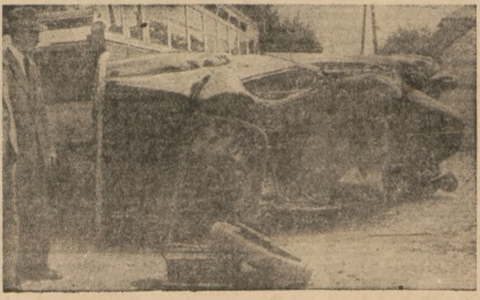
2. Prawo pierwszeństwa przejazdu obowiązuje w momencie równoczesnym zbliżania się do punktu przecięcia się kierunków ruchu. Natomiast jeżeli jeden pojazd wjechał już na skrzyżowanie a drugi dopiero do niego się zbliża, wówczas pierwszeństwo faktyczne ma ten, który znajduje się na skrzyżowaniu.

3. Kierowca winien jechać z taką szybkością, aby mógł we wszystkich okolicznościach panować nad pojazdem i wykonać zawsze taki manewr, jaki zamierza.

W tym więc wypadku kierowca z Opla winien jest nieprzestrzegania szybkości jazdy jak również i kierowca z GMC, który ponadto nie uszanował faktycznego prawa pierwszeństwa przejazdu i z chwilą gdy Opel był już na skrzyżowaniu a GMC dopiero się zbliżał, zaryzykował przejechanie na centymetry za jego zderzakiem. Nieszczęście chciało że stało się inaczej.

W rezultacie nieprzestrzeganie przepisów i jazdy z nadmierną szybkością, jedna osoba została zabita i samochód osobowy uległ poważnemu uszkodzeniu.

Jeżdź więc ostrożnie, zwalniając znacznie na skrzyżowaniach. Niebezpieczeństwo i śmierć czyha wszędzie.



WZOROWA PRACA STACJI OBSŁUGI

dopomaga kierowcom na letnim obozie



kpr. Przytuła Tadeusz (po prawej) wyróżnia się wzorową troską o samochód i doskonałą umiejętnością prowadzenia. Bardzo wiele zawdzięcza on opiece i fachowym poradom, które tak on jak i inni jego koledzy otrzymują stale od wzorowego oficera służby samochodowej ppor. Chudziaka St.

Trudno dokładnie określić kiedy właściwie Okręgowa Stacja Obsługi rozpoczęła przygotowanie do prac oczekujących ją na obozie letnim.

Nie polegało ono bowiem jedynie na zgromadzeniu potrzebnej ilości części zamiennych, zapakowaniu i przewiezieniu urządzeń na nowe miejsce postoju. Dowódca Stacji oficer Marcinkowski i podlegli mu mechanicy sierż. Mazur, szer. Górnik, mech. Zdziebko pracownicy kontraktowi ob. ob. Janowski, Olejniczak i Jurek wykorzystując zdobyte w ubiegłym roku doświadczenia postanowili jeszcze przed wyjazdem na obóz dopomóc jednostkom przez przygotowanie kadry mechaników - specjalistów, którzy zapewniają skolei samochodom znajdującym się na obozie letnim obsługę techniczną wysokiej jakości.

Pierwszym krokiem który podyktowała im szczera troska o zapewnienie transportowi samochodowemu jak najwyższego stopnia gotowości bojowej było zorganizowanie kursu mechaników.

Na trzech turnusach przeszkolonych zostało 120 mechaników skierowanych przez jednostki. W programie kursu szczególnie silne odbicie znalazła specyfika pracy mechanika na obozie letnim. Dzięki szerokiemu omówieniu obsługi technicznej w letnich warunkach eksploatacyjnych, opieki nad samochodami pracującymi w trudnych warunkach terenowych — obsługi w okresie docierania — nowe doskonałe samochody produkcji radzieckiej GAZ-51 i ZIS-150 dostały się w ręce gwarantujące im długi okres „życia" i pełną sprawność techniczną.

W organizacji i prowadzeniu kursu wyróżnili się szczególnie cywilni pracownicy stacji ob. Olejniczak Jurek i Janowski, którzy wiele swego wolnego czasu poświęcili przygotowaniu Służbie Samochodowej WP nowych specjalistów, prowadząc wykłady i pomagając kursantom w zajęciach warsztatowych

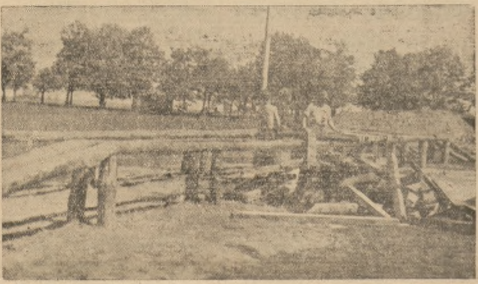
Obecnie trzeba było pomyśleć skolei „o sobie". W zeszłym roku poważnie dolegał stacji brak ruchomego warsztatu mechanicznego i elektrycznego. Trzeba więc jakoś było zaradzić.

Na szmelcu poniewierała się stara przyczepa. W krótkim okresie czasu kpr. Dąbrowski szer. Zdziebko, ob. Jurek i ob. Janowski doprowadzili ją do „fabrycznie nowego stanu". Wstawiono maszyny, wypełniono przymocowane do ścian półki narzędziami i wykonany własnymi rękoma pracowników ruchomy warsztat wyruszył wraz z całą kolumną specjalnych samochodów stacji na obóz. Oszczędność uzyskana zaś w ten sposób wyniosła imponującą sumę 1.5 miliona złotych.

Wszechstronne przygotowanie się pracowników Okręgowej Stacji Obsługi do pracy na letnim obozie widać już dziś na każdym kroku. Najlepszym jego dowodem jest wysoka sprawność samochodów oraz zaufanie kierowców do pracy, wyszkolonych przez specjalistów stacji obsługi, mechaników.

plut. Figura

— ZROBIMY TO SAMI — Oświadczyli żołnierze naszej jednostki.



W szybkim tempie stanęła rampa i podnośnik do mycia samochodów. Pracowali nad tym wytrwale kpr. J. Bujnowicz i kan. Niedbała.

Korespondenci Oficerskiej Szkoły Samochodowej przystępują do aktywnej i kolektywnej współpracy z prasą

Dotychczas współpraca korespondentów Oficerskiej Szkoły Samochodowej z prasą nie była dostatecznie prowadzona i w związku z tym organizacja partyjna i aparat polityczny zwołał naradę korespondentów, której przewodniczył kpr. pdch. Ciesiołkiewicz.

W referacie o roli korespondenta wojskowego, na tle doświadczeń zlotu korespondentów robotniczych i chłopskich mówił przedstawiciel wydziału politycznego oficer Dąbrowski stwierdzając, że organizacja partyjna i aparat polityczny interesuje się naszą prasą i udzielać będzie jak najdalej idącej pomocy w kierunku nie krępowania pracy korespondenta. Powiedział między innymi, że zadaniem naszym jest przenosić na łamy prasy wszystko to, co może przyczynić się do rozwoju techniki i służby samochodowej, oraz wychowania nowych kadr-specjalistów wojskowych.

Po referacie nastąpiła ożywiona dyskusja i wymiana doświadczeń między kolegami zaawansowanymi w pracy korespondencyjnej a nowo przystępującymi.

W dyskusji zabrali głos koledzy, Skrobas, Szaruń, Lenartowicz, Widłak, Bajer, Bednarski, Gołąb, Poprawa, Hendowski, Król i Ciesiołkiewicz, czytając napisane przez nich artykuły i dyskutując nad ich treścią.

Dyskutanci podkreślili nowy charakter naszej gazety „Za Kierownicą" i że musimy stać się transmisją między szkołą a redakcją dostarczając bogatą i wartościową korespondencję. Korespondenci biorący w liczbie 43 udział w naradzie to aktywiści PZPR i ZMP i dlatego możemy być pewni, że ze swych obowiązków wywiążą się bez zarzutu.

W toku zebrania utworzono koło korespondentów Oficerskiej Szkoły Samochodowej wybierając zarząd w składzie:

Przewodniczący: kpr. pchor. CIESIOŁKIEWICZ, członkowie: st. szer. pchor. SZARUŃ, st. szer. pchor. JAWORSKI oraz kaprale: KRÓL i MALINOWSKI.

Pracę korespondentów podzielono na cztery działy:

1. Z doświadczeń Oficerskiej Szkoły Samochodowej,
2. Z życia Oficerskiej Szkoły Samochodowej,
3. Sportowy,
4. Ogólny.

Odbyta narada niewątpliwie wpłynie na wzbogacenie treści i wartości gazety „Za Kierownicą" która dla podchorążych i żołnierzy służby samochodowej jest nie tylko gazetą, ale też niezbędnym podręcznikiem.

Kpr. pchor. *Płaszewski.*



Chwila skupienia i kpr. T. Niewiadomski z Oficerskiej Szkoły Samochodowej ruszy na trasę.

SHL-ki i JAWY najlepsze w Raidzie Świętokrzyskim

VIII. Raid Świętokrzyski rozpoczął tegoroczne eliminacje do mistrzostw raidowych Polski. Znany z ciężkiego terenu, wyboistych dróg i ogromnego kurzu lub błota w razie deszczu — ze względu na gliniasty teren nie zawiódł i w roku bieżącym. 207 km trasa prowadziła przez malownicze okolice Gór Świętokrzyskich i zmusiła zawodników do wykazania silnej woli i dużych umiejętności.

Wśród 150 zawodników znalazło się również 3 zawodników wojskowych i 12 z ZS „Gwardia" Wszyscy oni startowali na maszynach produkcji krajowej SHL — lub bratniej Czechosłowacji Jawa — 250. Motocykliści wojska wzięli również udział w Zjeździe Plakietowym przejeżdżając łącznie 1428 km.

Start zawodników do jazdy okrężnej rozpoczął się o godz. 8-ej. Co 2 minuty startowało 3 zawodników. To też nim wystartowały ostatnie ciężkie maszyny z wózkami już pojawiły się i przejechały ponownie przez Kielce nasze SHL-ki, po zakończeniu pierwszego odcinka trasy. Przez większą część raidu czołówkę stanowiły w dalszym ciągu SHL-ki. Młody zawodnik W. Puzio (Nr 1) wykazał znowu wielką ambicję. Dopiero na dłuższych odcinkach bitej drogi doszły go Jawy z zawodnikami Żymirskim i Rusiniakiem. Nie gorzej jechał zawodnik T. Kowalski (Nr 207) z Warszawskiej Gwardii, uzyskując na próbie zręczności lepszy czas od pozostałych „bezpunktowych" zawodników i osiągając I miejsce w klasie do 130 ccm. W klasie tej na 29 startujących dojechało do mety 19 zawodników. Zdobyli oni 9 medali złotych (0 pkt. karnych), 7 srebrnych (1 — 20 pkt. karnych) i 2 medale brązowe (21 — 50 pkt. karnych).



Już jadą! Kpr. R. Frąckowiak (Nr 84) i kpr. T. Niewiadomski (Nr 85) rozpoczęli I etap jazdy okrężnej Raidu Świętokrzyskiego.

W klasie maszyn 250 ccm, najsilniej obsadzonej, wystartowało 68 zawodników, a ukończyło raid 64. W klasie tej jechało aż 62 maszyny marki Jawa. Były to przeważnie raidówki tzw. „souteżne", którym zwykłe maszyny nie mogły sprostać. 50 zawodników ukończyło raid bez pkt. karnych, zdobywając złote medale, a 9 uzyskało medale srebrne. Najwięcej maszyn odpadło w klasie do 350 ccm wykazując jeszcze raz nieprzydatność tego litrażu w ciężkim terenie. Na startujących 28 zawodników ukończyło raid tylko 17. Również w klasie ponad 350 ccm odpadła połowa startujących. Z 16 maszyn dojechało do mety tylko 8 sztuk.

Najcięższą „robotę" na trasie miały jednak wózki. Tylko dużej wytrzymałości zawodników należy zawdzięczać iż, z 11 startujących, 8 maszyn ukończyło ten trudny raid.

Pierwsze miejsce zajęli w klasach:

do 130 cm: 1) Kowalski — Gwardia W-wa,
2) Puzio — Zw. Skra,
3) Grabieński — AZS Gliwice,

do 250 ccm: 1) Brun St. — Ogniwo W-wa
2) Żurawiecki — ZS „Budowlani" Gliwice,
3) Jankowski — Ogniwo — Bytom,

do 350 ccm: 1) Brun K. — Ogniwo Warszawa,
2) Świercz — Zw. — Kielce,
3) Gudlewski — Zw Skra.

ponad 350 ccm: 1) Dąbrowski — Zw. Gdańsk,
2) Gargul — Ogniwo — Bytom
3) Markowski — Zw Skra,

wózki. 1) Kamiński — Ogniwo — Warszawa,
2) Więckowski — Zw — Kielce
3) Łodziński — Unia — Kraków.

O kolejności miejsc wszystkich „bezpunktowych" zawodników zadecydowała próba zręczności tzw. „Monte Carlo".

Przez Czechosłowację Polskę i Węgry prowadzi TAMS — — raid pokoju

Wielkie zainteresowanie budzi motocyklowo-samochodowy Raid Tatrzański (TAMS) organizowany już po raz trzeci przez Słowacki Autoklub. Trasa raidu prowadzi ze Starego Smokowca w Tatrach na Węgry (Budapeszt) i z powrotem, a następnie przez Śląsk, Kraków, Zakopane. Zapewniony został liczny udział czechosłowackich i węgierskich zawodników.

Również PZMot wyznaczył już zawodników do reprezentowania barw Polski.

Raid jest wielką manifestacją sportowców motorowych krajów demokracji ludowej na rzecz pokoju.

(S.)

SPROSTOWANIE

do „ZK" nr 9-10, str. 8

W podpisie pod zdjęciem mistrzów JJK z ub. roku należało podać, iż mistrzostwa zdobyte przez kol. Witkowskiego, Skoczkowskiego i Galę były równorzędne. Obejmowały one bowiem trzy poszczególne klasy, według litrażu wozów.

„Za Kierownicą", Wyd. Dep. Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 19100. Druk. Z.G.P. W. B-112030